

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 30. lipca 1907.

Treść: (№ 172—175.) 172. Obwieszczenie, dotyczące przedłużenia czasu trwania urzęduowania letniej ekspozytury celnej Gargella. — 173. Rozporządzenie, dotyczące utworzenia inspektoratów skarbowych w Celowcu i Bielaku. — 174. Dokument koncesyjny na wązkotorową parową kolej lokalną z Ostrawy Morawskiej przez Peterswald do Karwina z odgałęzieniem do połączenia z koleją lokalną Hruszów—Ostrawa Polska. — 175. Dokument koncesyjny na wązkotorową kolej lokalną z Oberbozen do Klobenstein.

172.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 20. lipca 1907,

dochające przedłużenia czasu trwania urzęduowania letniej ekspozytury celnej Gargella.

Ustanowiony obwieszczeniem Ministerstwa skarbu z dnia 1. czerwca 1905, Dz. u. p. № 92, na czas od 1. maja do końca października każdego roku czas trwania urzęduowania letniej ekspozytury celnej Gargella przedłuża się od roku 1907 do końca listopada każdego roku.

Korytowski wlr.

173.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 23. lipca 1907,

dochające utworzenia inspektoratów skarbowych w Celowcu i Bielaku.

Na podstawie Najwyższego postanowienia z dnia 13. czerwca 1907 ustanawia się w Celowcu i Bielaku inspektoraty skarbowe, które rozpoczynają swą czynność z dniem 1. sierpnia.

Inspektoratowi skarbowemu w Celowcu przydziela się okręgi kontrolne Celowiec, St. Veit, Friesach, Völkermarkt i Wolfsberg, inspektoratowi skarbowemu w Bielaku, okręgi kontrolne Bielak, Pontafel, Mauthen, Obervellach i Spittal.

Do władz tych należy w okręgach, dla których one zostały ustanowione, w miarę istniejących co do tego ustaw i przepisów, administracja opłat pośrednich, osobnej opłaty od palonych napojów spirytusowych (podatek szynkowy) i monopolu państwowego, jakież załatwianie spraw straży skarbowej.

Korytowski wlr.

174.

Dokument koncesyjny z dnia 26. lipca 1907

na wązkotorową parową kolej lokalną z Ostrawy Morawskiej przez Peterswald do Karwina z odgałęzieniem do połączenia z koleją lokalną Hruszów—Ostrawa Polska.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Ostrawa Morawska koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, prze-

znaczonej wyłącznie do przewozu osób, pakunków i towarów, która ma być wybudowana jako kolej lokalna wązkotorowa od stacji Ostrawa Morawska przez Peterswald do Karwina z odgałęzieniem do połączenia z koleją lokalną Hruszów—Ostrawa Polska, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawa z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, i z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216, pod następującymi warunkami z zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyjuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Koncesyjuszka obowiązaną jest ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękomeję dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji — złożyć ma koncesyjuszka na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocich pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesyjuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyjuszce co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

Co do budowy koncesjonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winna koncesyjuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowić się mających przez

Ministerstwo kolei żelaznych jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyłość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po zniżonych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, na austriackich kolejach państwowych każdocześnie obowiązują.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjuszka obowiązaną jest przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do ponagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej o przewozie obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdocześnic obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyjuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Prze-

pisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjnych obowiązującymi z chwilą, w której będą jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjnych tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesyjuszka obowiązaną jest przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyjnych powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim, wyjątkowy przypadek, gdy na to rząd wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyjuszki.

W przypadku takim koncesyjuszka zwracać ma rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesyjuszką.

§ 8.

Koncesyjuszka obowiązaną jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjnych i ich rodzin na przypadek choroby i na starość i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśli dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniającą, względnie przynajmniej takie same obowiązki na koncesyjuszkę nakładającą, jak kasa rzeczonego związku.

Owo zaopatrzenie tak należy przeprowadzić, by koncesyjuszka lub wstępujący w jego miejsce przedsiębiorca mieli obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasi emerytalnej, stałych funkcyjnych z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjnych przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, pałacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Koncesyjuszka obowiązaną jest pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanymi, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania swej kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającemi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samostnego ustanawiania taryf przeprawiać lub pozwolić przeprawiać tak całe pociągi, jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Cyfra kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakież kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, twardziej odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegokolwiek rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po ukończeniu budowy jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego, podlegającego zatwierdzeniu rządu.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, stracić się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w §ie 1 czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owsze lat pięciu uścić się mającą bez opłaty podatku rentę wykupna. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że się od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią oblicza podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do §u 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w §ie 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższego postanowienia, płacić należy koncesyo-

naryuszce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmeego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępach 2 i 3 przewidzianego, nie dawał przy najmniej takiej sumy rocznej, któryaby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu zaciągniętych za zezwoleniem rządu na pokrycie policalnych kosztów zakładowych i w księgach kolejowych zabezpieczonych pożyczek, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienioną wyżej kwotę ryczałtową płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, pożyczki zaciągnięte dla zebrania kapitału na koncesjonowaną kolej w kwocie według zatwierdzonego planu umorzenia w czasie wykupna jeszcze nie umorzonej, przejać w każdym czasie w miejsce koncesyonaryszki na siebie do wypłaty, w którym to wypadku przypadająca do wypłaty kwota wykupna obniża się o kwotę potrzebną do oprocentowania i umorzenia oznaczonego kapitału pożyczkowego, tudzież w danym razie o odpowiadającą tej kwocie kwotę dodatku, który ma być w myśl postanowień ustępów 2 i 3 doliczony do dochodu przeciętnego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niewłaściwych jesczcze rent w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryszce należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta — licząc odsetki od odsetek — na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2 zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 do 7 przepisanego, bez dalszej zapłaty wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządem zaciągniętych własność i używanie koncesjonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także kolej podjazdowe własnością koncesyjuszki będące i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyt.

9. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź jako zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 7), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

10. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

Tosamo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyjuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby państwo mogło w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyjuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez jej zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątkowe.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadająca ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjuszka obowiązaną jest oddać rządu na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od niej potrzebował.

§ 12.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, pod warunkami w §ie 16 tym przytoczonymi.

§ 13.

Gdy koncesja upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolej podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyo-

naryuszka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządowem nie były już stosownie do swego przeznaczenia zużyte.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesja zgaśnie jak i w razie wykupienia kolei (§ 11), zatrzymuje koncesjonariuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesjonariuszce z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 15.

Rząd ma prawo przekonać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkeyonaryusza, a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesjonariuszki.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, będzie temu zapobiegać środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który ją nadano. W szczególności można kaucję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego uznać za zgasłą, gdyby niedotrzymano ustanowionych w § 11 lit. b, ustawy o koncesjach na koleję żelazne.

Derschatta wr.

175.

Dokument koncesyjny z dnia 26. lipca 1907,

na wązkotorową kolej lokalną z Oberbozen do Klobenstein.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami spółce akcyjnej kolej Rittnerskiej w Bolcanie koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolej elektrycznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna wązkotorowa z Oberbozen do Klobenstein, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolej żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta spółka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Spółka obowiązana jest ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny trwający właściwie do dnia 2. lipca 1996.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z warunkami koncesji — złożyć ma spółka na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocich pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucję ta uznana być ma za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania koncesjonowanej kolej nadaje się spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie spółce co do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

Co do budowy koncesyjowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winna spółka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przeszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych

postanowieniach dodatkowych, o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyzość Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 5.

Zresztą wymienioną na wstępie kolej lokalną uważa się za integralną część składową przedsiębiorstwa kolej lokalnej z Bolesławic do Oberbozen (kolej Rittnerska), stanowiącego przedmiot dokumentu koncesyjnego z dnia 3. lipca 1906, Dz. u. p. Nr. 137, a postanowienia §§ 5 włącznie do 15 wspomnianego dokumentu koncesyjnego znaleźć mają w zupełności zastosowanie także do kolej lokalnej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego.

Derschatta wlr.

